

*Date de dépôt: 16 mars 2004*

*Messagerie*

## **Rapport**

**de la Commission des finances chargée d'étudier le projet de loi du Conseil d'Etat ouvrant un crédit d'investissement de 4 284 800 F pour un prêt en faveur de la Compagnie Générale de Navigation (CGN) concernant la rénovation de trois bateaux historiques et l'acquisition de deux petits bateaux, un crédit d'investissement de 825 200 F pour un prêt conditionnellement remboursable en faveur de la CGN pour l'assainissement d'une partie du chantier ainsi qu'un crédit de fonctionnement additionnel de 172 466 F pour la prise en charge des intérêts desdits prêts**

### **Rapport de M. Antoine Droin**

Mesdames et  
Messieurs les députés,

Durant les séances des 3 mars et 10 mars 2004, la commission des finances s'est penchée sur le projet de loi relatif à la Compagnie Générale de Navigation, ci-dessous CGN. Les séances ont été pilotées par M. Renaud Gautier. M. Edouard Martin a tenu les procès-verbaux et nous l'en remercions.

La commission a été assistée dans sa réflexion par M<sup>me</sup> Martine Brunschwigg Graf, conseillère d'Etat en charge du département des finances (le 10 mars) et de M. Patrick Pettmann (les 3 et 10 mars), délégué du Conseil d'Etat pour la CGN, MM. Philippe Divorne, président du conseil d'administration de la CGN, et Luc Antoine Baehni, directeur général de la CGN (le 3 mars).

## Introduction

Les trois missions de la CGN ont été redéfinies il y a trois ans par les trois cantons concernés. Il s'agit d'assurer :

- le transport public,
- le développement touristique de l'arc lémanique,
- la conservation du patrimoine.

Il a été élaboré un projet d'horaires validé par des chefs de service des transports, des trois cantons ainsi que par M. Lamprecht. La rénovation de la flotte de la CGN a été chiffrée dans son entier avec un coût de 70 millions de francs pour la restauration de sept bateaux « belle époque ».

Ce projet de loi a été finalisé en juillet 2003 dans une teneur prévoyant la rénovation de trois bateaux historiques. Durant l'été, le canton de Vaud a souhaité limiter le projet à la rénovation d'un seul bateau historique en prévoyant plusieurs étapes ultérieures. Le projet a alors été modifié en conséquence en octobre 2003. Le Conseil d'Etat n'a déposé le projet de loi 9167 que le 26 janvier 2004. Les cantons de Vaud et du Valais, par contre, ont pu faire approuver leur projet de loi respectif en octobre 2003 déjà.

Compte tenu de cette situation, toute l'opération reste bloquée dans l'attente d'une décision genevoise qui devrait intervenir avant le mois de juin (délai référendaire compris), faute de quoi tout devrait être reporté d'une année.

Ce projet vise à :

- **La rénovation complète du bateau historique "Savoie" (1914).** Cette rénovation lui donnera une nouvelle durée de vie de 30 à 35 ans. Ce bateau sera affecté à Genève pour les croisières de midi, Petit-Lac et les croisières du soir. Le coût total est de 10 200 000 F.
- **L'acquisition de deux petits bateaux de 200 places.** Ces unités sont nécessaires pour effectuer des courses en automne et en hiver, lorsque la mise en service de grandes unités n'est pas justifiée. En été, ces petites unités seront affectées à des croisières touristiques en boucle. Un de ces petits bateaux est affecté à Genève (6 croisières Genève, Bellevue, Bellerive, Genève). Le coût total est de 6 000 000 F.
- **L'assainissement du chantier naval de la CGN.** Le chantier naval a été construit en 1964 et nécessite un assainissement indispensable pour améliorer l'exploitation de la CGN. Le coût total est de 3 120 000 F.

Le prêt total sollicité par la CGN s'élève à 19 320 000 F.

Il est important de relever que des accords intercantonaux prévoient la répartition des coûts comme suit :

– Canton de Vaud (67,02 %)	12 948 000 F
– Canton du Valais (6,53 %)	1 262 000 F
– Canton de Genève (26,45 %)	<u>5 110 000 F</u>
<b>Total :</b>	<b>19 320 000 F</b>

Cette répartition a été établie en tenant compte du nombre des débarcadères desservis et du nombre de kilomètres parcourus par la CGN.

Suite à la mise en place d'une nouvelle équipe de direction et au remaniement du conseil d'administration, la CGN s'est modernisée sensiblement depuis 2001. Une comptabilité analytique performante a été mise en place, permettant l'établissement d'un budget précis tenant compte des kilomètres commandés par les cantons riverains. Un site Internet très complet a été mis en place, le marketing s'est considérablement développé.

Les statuts de la CGN adoptés par les cantons en 2002 prévoient clairement les missions de la compagnie (transport, tourisme et maintien du patrimoine que constitue la flotte historique inscrite à l'inventaire du patrimoine du canton de Vaud).

Sous le slogan « Le Léman toute l'année », Genève a bénéficié d'une nette augmentation des prestations au printemps et en automne; une croisière de midi a lieu maintenant toute l'année à Genève (les dimanches en janvier et février et tous les jours de mars à décembre). Les débarcadères de la rade sont en voie de rénovation; des nouveaux bureaux verront le jour au débarcadère du Mont-Blanc, permettant l'engagement de personnes à l'année dont un responsable du marketing pour Genève. Des études sont en cours pour des liaisons rapides entre Genève-Thonon-Evian-Lausanne ainsi qu'entre Nyon et Yvoire.

La flotte historique de la CGN, pour sept de ses huit unités, est en très mauvais état; un arrêt définitif de ces unités est prévisible d'ici une dizaine d'années si rien n'est entrepris. La flotte a été construite entre 1904 et 1927.

D'une part, ce premier projet ne prévoit la réfection que d'une seule unité. D'autres étapes sont prévues; elles nécessiteront l'aide des pouvoirs publics, mais il conviendra également que la CGN trouve des fonds privés. A cet effet, une Association de sauvegarde de bateaux à vapeur (ABVL) a été constituée; elle a pu récolter des fonds pour la remise en état du bateau « Simplon », qui pourrait être remis en service le 1<sup>er</sup> juillet 2005. D'autre part,

des négociations ont été menées avec la France pour un partenariat au niveau des investissements et une participation pour le déficit d'exploitation.

La CGN s'est engagée à poursuivre les négociations avec la France en étroite collaboration avec les cantons suisses riverains. Elle prépare activement un véritable contrat de prestations qui devra voir le jour avant la 2<sup>e</sup> étape prévue pour d'autres investissements.

Enfin précisons que ce projet de loi répond en partie aux invites de la motion 1561 (actuellement à l'ordre du jour du Grand Conseil), déposée le 27 octobre 2003 et présentée par les députés M<sup>me</sup> et MM. Marie-Françoise de Tassigny, Gabriel Barrillier, Thomas Büchi, Jean-Marc Odier.

### **Les discussions en commission**

Des commissaires s'inquiètent de la stratégie de la CGN pour la conquête de la nouvelle clientèle car Genève offre un potentiel important si les démarches commerciales sont plus volontaires et cohérentes. La CGN a déjà entrepris des actions dans ce sens :

- augmentation de l'offre des services (possibilité d'exploiter des bateaux pendant l'hiver, croisière de midi opérant jusqu'à Noël),
- travaux de modernisation du débarcadère du Mont Blanc, reconstruction du débarcadère du Jardin anglais,
- personnel permanent (vente) au débarcadère du Mont Blanc, et « radeurs » habitant Genève,
- affectation pour Genève d'un spécialiste en marketing (dépenses annuelles de 1 million de francs),
- collaboration avec l'Office du tourisme.

*Les commissaires saluent ces efforts mais soulignent l'importance de poursuivre dans cette voie. Ils souhaitent que lors des demandes de crédits des autres tranches, des informations qualitatives et quantitatives soient données.*

*Un commissaire relève que la fermeture du débarcadère de la Bellotte est absurde. Le fait de fermer certains débarcadères limite le nombre de passagers.*

Les commissaires s'inquiètent encore de la très faible participation financière française aux activités de la CGN alors que ces derniers bénéficient largement des prestations. Bien que la contribution ait doublé en trois ans, passant de 50 000 euros à 100 000 euros, force est de relever que cette somme reste symbolique. Même si la CGN entretient de bonnes

relations avec nos voisins, notamment avec le préfet de Haute-Savoie et les présidents des trois communes de Bas Chablais (Thonon, Evian et Chens sur Léman), cela est nettement insuffisant.

La France s'est engagée en juin 2003 sur le principe d'une participation au capital-actions pour 1 million d'euros et une participation au déficit de environ 800 000 francs suisses, ce qui correspondrait à une participation proportionnellement égalitaire à ce que font les cantons suisses. Une prochaine réunion de travail est prévue le 18 mars prochain.

***Les commissaires souhaitent dans ce cas également être entretenus sur les efforts et les résultats des prochaines négociations.***

La commission insiste sur toute l'importance pour la CGN de trouver des fonds privés pour ne pas dépendre exclusivement des collectivités publiques. Il est rappelé que des groupes de petits actionnaires existent : le Groupement des actionnaires privés (GAP), l'Amicale des amis de la vapeur, l'Association des amis des bateaux à vapeur (ABVL) et l'Association patrimoine du Léman (APL). Ces groupes se mobilisent aussi pour trouver de l'argent pour la rénovation de la flotte.

***Cependant, la commission souhaite que pour les phases suivantes on puisse mesurer d'une manière tangible le résultat financier de ces recherches de fonds privés qui devront aller, autant que faire se peut, en s'accroissant.***

Il est relevé que le déficit augmente régulièrement. Malgré l'augmentation des prestations en kilomètres le nombre de passagers reste stable. Il est relevé également une augmentation des charges. Il est expliqué que la conservation du patrimoine et le fait de faire naviguer des bateaux de surcroît à vapeur coûtent deux à trois fois plus que s'il n'y avait que des bateaux récents. L'entretien nécessite du personnel spécialement attaché aux vieux bateaux. Concernant le taux d'occupation il est calculé sur le taux maximal d'occupation des unités mais cela reste théorique puisque qu'en pratique, (comme pour les TPG) le maximum supportable se situe autour de 70%.

En ce qui concerne le contrat de prestation il est expliqué qu'il est préparé par les chefs de service des autorités de tutelle des trois cantons et d'une commission de la CGN. Il est en préparation. La CGN s'engage à fournir une prestation pour un coût bien défini avec des avances de paiements trimestriels des trois cantons.

***Les commissaires souhaitent que les étapes suivantes du processus soient mieux formalisées, avec l'écriture du contrat de prestation. Il devra***

*être spécifié s'il s'agit de financer une subvention d'investissement ou un prêt réel.*

## Votes

Le vote d'entrée en matière est accepté par

Pour : 8 (2 AdG, 2 S, 1 Ve, 1 PDC, 1 L, 1 UDC)

Contre : 0

Abst. : 2 (1 L, 1 R)

Les articles 1 à 11 sont acceptés comme ci-dessus.

### *L'article 12*

Un commissaire s'interroge sur la signification exacte du prêt conditionnellement remboursable. Le prêt conditionnellement remboursable s'adresse à des infrastructures et est donc ici relatif à la problématique du chantier. Cette démarche lui apparaît surprenante puisque les conditions du prêt seront définies après accord de celui-ci. Il s'étonne que deux des prêts définissent clairement les modalités et le temps de remboursement alors que celui conditionnellement remboursable ne le fasse pas. Il n'est pas conséquent de demander un prêt conditionnellement remboursable sachant que les conditions de remboursement seront discutées après son accord.

Ce projet de loi pâtit d'un manque de clarté, bien que le but recherché soit louable et nécessaire. L'article 12 manque de rigueur et de sérieux et ne doit pas être voté en l'état. La commission des finances a demandé à plusieurs reprises que les fiches techniques (validation du type comptable des projets) accompagnent les projets de loi et ne comprend pas qu'un conseiller d'Etat ait pu envoyer ce projet de loi 9167 sans joindre ces informations. La question de fond consiste à savoir si ce prêt à la CGN est sensé ou s'il n'est pas plus approprié de le voir comme une subvention d'investissement. La fiche technique est alors distribuée (en annexe du rapport).

L'alinéa 2 est alors modifié afin de définir les principes de remboursement du prêt conditionnellement remboursable (825 200 F) destiné à l'assainissement du chantier naval soit :

*Le prêt sera remboursé en fonction des excédents des recettes sur les dépenses de la CGN et selon la clé de répartition intercantonale (Vaud : 67,02 %; Valais : 6,53 %; Genève : 26,45 %).*

Cet amendement est accepté par :

Pour : 8 (2 AdG, 2 S, 1 Ve, 1 PDC, 1 L, 1 UDC)

Contre : 0

Abst. : 2 (1 L, 1 R)

Les articles 13 à 17 sont acceptés comme ci-dessus.

***Vote d'ensemble :***

Pour : 7 (2 AdG, 2 S, 1 Ve, 1 PDC, 1 UDC)

Contre : 2 (2 L)

Abst. : 1 (1 R)

Au regard de ce qui précède, la commission des finances vous recommande, Mesdames et Messieurs les députées et les députés, d'accepter ce projet de loi.

## **Projet de loi (9167)**

**ouvrant un crédit d'investissement de 4 284 800 F pour un prêt en faveur de la Compagnie Générale de Navigation (CGN) concernant la rénovation de trois bateaux historiques et l'acquisition de deux petits bateaux, un crédit d'investissement de 825 200 F pour un prêt conditionnellement remboursable en faveur de la CGN pour l'assainissement d'une partie du chantier ainsi qu'un crédit de fonctionnement additionnel de 172 466 F pour la prise en charge des intérêts desdits prêts**

Le GRAND CONSEIL de la République et canton de Genève décrète ce qui suit :

### **Chapitre 1 Prêt remboursable**

#### **Art. 1 Crédit d'investissement**

Un crédit d'investissement de 4 284 800 F est ouvert au Conseil d'Etat pour un prêt en faveur de la Compagnie Générale de Navigation (CGN).

#### **Art. 2 Inscription au patrimoine administratif**

Ce prêt sera inscrit dans le bilan de l'Etat de Genève au patrimoine administratif sous « Prêts et participations permanentes de l'Etat à des sociétés d'économie mixte – Prêt pour la rénovation de trois bateaux historiques et l'acquisition de deux unités ».

#### **Art. 3 Budget d'investissement**

<sup>1</sup> Ce crédit sera inscrit au budget d'investissement dès 2004 sous la rubrique 71.00.00.524.02.

<sup>2</sup> Le remboursement de ce crédit sera inscrit sous la rubrique 71.00.00.624.02.

#### **Art. 4 Financement et charges financières**

<sup>1</sup> Le financement de ce crédit est assuré, au besoin, par le recours à l'emprunt.

<sup>2</sup> La charge financière en intérêt est couverte par la CGN.



**Art. 5 Amortissement**

En raison de la nature de l'investissement mentionné à l'article 1, celui-ci ne donne pas lieu à amortissement.

**Art. 6 Modalités du prêt**

<sup>1</sup> Le prêt sera versé en trois tranches annuelles, dès 2004, et respectivement de 2 809 000 F (en 2004), 1 304 000 F (en 2005) et 171 800 F (en 2006).

<sup>2</sup> Le remboursement du prêt est de 3% au minimum par an du montant initial.

<sup>3</sup> Le prêt devra être remboursé au plus tard en 2038.

**Chapitre 2 Prêt conditionnellement remboursable****Art. 7 Crédit d'investissement**

Un crédit d'investissement de 825 200 F est ouvert au Conseil d'Etat pour un prêt en faveur de la CGN.

**Art. 8 Inscription au patrimoine administratif**

Ce prêt sera inscrit dans le bilan de l'Etat de Genève au patrimoine administratif sous « Prêts et participations permanentes de l'Etat à des sociétés d'économie mixte – Prêt pour l'assainissement d'une partie du chantier ».

**Art. 9 Budget d'investissement**

<sup>1</sup> Ce crédit sera inscrit au budget d'investissement dès 2004 sous la rubrique 71.00.00.524.03.

<sup>2</sup> Le remboursement de ce crédit sera inscrit sous la rubrique 71.00.00.624.03.

**Art. 10 Financement et charges financières**

<sup>1</sup> Le financement de ce crédit est assuré, au besoin, par le recours à l'emprunt.

<sup>2</sup> La charge financière en intérêt est couverte par la CGN.

**Art. 11 Amortissement**

En raison de la nature de l'investissement mentionné à l'article 1, celui-ci ne donne pas lieu à amortissement.

## **Art. 12 Modalités du prêt**

<sup>1</sup> Le prêt sera versé en trois tranches annuelles dès 2004 et respectivement de 541 000 F (en 2004), 251 000 F (en 2005) et 33 200 F (en 2006)

<sup>2</sup> Le prêt sera remboursé en fonction des excédents des recettes sur les dépenses de la CGN et selon la clé de répartition intercantonale (Vaud : 67,02 %; Valais : 6,53 %; Genève : 26,45 %).

## **Chapitre 3 Crédit de fonctionnement**

### **Art. 13 Charges de fonctionnement**

<sup>1</sup> Une subvention additionnelle d'un montant de 172 466 F est accordée à la CGN au titre de subvention cantonale de fonctionnement afin de couvrir le montant des intérêts facturés par l'Etat de Genève pour les prêts mentionnés aux sections 1 et 2.

<sup>2</sup> Dès l'année 2004, le montant de la subvention additionnelle est calculé chaque année selon le taux d'intérêt déterminé par le Conseil d'Etat et sur le solde du prêt restant à rembourser.

### **Art. 14 Budget de fonctionnement**

<sup>1</sup> Cette subvention additionnelle est inscrite au budget de fonctionnement dès 2004.

<sup>2</sup> Un revenu équivalent est inscrit au budget de fonctionnement dès 2004.

### **Art. 15 But**

Ce crédit doit permettre de couvrir intégralement le montant des intérêts facturés par l'Etat de Genève à la Compagnie Générale de Navigation au titre des prêts accordés afin d'éviter un subventionnement tacite.

### **Art. 16 Durée**

Elle prendra fin au remboursement complet des prêts.

## **Chapitre 4 Dispositions finales**

### **Art. 17 Loi sur la gestion administrative et financière de l'Etat**

La présente loi est soumise aux dispositions de la loi sur la gestion administrative et financière de l'Etat, du 7 octobre 1993.



Département des finances  
Administration des finances de l'Etat

Republique et  
Canton de Genève



## PREAVIS TECHNIQUE

fonctionnement     bouclement  
 investissement     Autre

rubriques n° 71.00.00.524.02, 71.00.00.624.02  
71.00.00.524.03, 71.00.00.624.03

### 1. Objet

Projet de loi ouvrant un crédit d'investissement de 4 284 800 F pour un prêt en faveur de la Compagnie Générale de Navigation (CGN) concernant la rénovation de trois bateaux historiques et l'acquisition de deux petits bateaux; un crédit d'investissement de 825 200 F pour un prêt conditionnellement remboursable en faveur de la CGN pour l'assainissement d'une partie du chantier ainsi qu'un crédit de fonctionnement additionnel de 172 466 F pour la prise en charge des intérêts desdits prêts.

### 2. Evaluation

Les coûts moyens annuels de ces crédits se décomposent comme suit :

Revenus propres	172'466
Economies prévues	126'167
<b>Total revenus</b>	<b>298'633</b>
Charges financières annuelles moyennes	172'466
Charges en personnel	-
Dépenses générales	-
Octroi de subvention ou prestations	172'466
<b>Total charges</b>	<b>344'932</b>

### 3. Financement

Aucune subvention fédérale n'est prévue.

Ces crédits seront répartis en tranches annuelles inscrites au budget d'investissement dès 2004.

Ils entrent dans le cadre du volume d'investissements "nets-nets" admis par le Conseil d'Etat en 2004, sous réserve de la réduction technique globale à opérer. Dans ce cadre, ce préavis ne garantit pas que les tranches annuelles de ces crédits d'investissements pourront être automatiquement versées.

Le crédit de fonctionnement de 172 466 F dès 2004 est inscrit au budget sous la forme d'une subvention.

Un revenu équivalent est inscrit au budget de fonctionnement dès 2004.

### 4. Remarques

Dans le projet de budget 2004 publié en septembre 2003, ces prêts, dont le total étaient de 10 363 000 F, avaient été prévus pour une tranche en 2004 de 5 362 500 F. Le projet de loi ayant été revu à la baisse pour un montant total de 5 110 000 F de prêts, la tranche inscrite au budget 2004 devra être ramenée à 3 350 000 F.

En parallèle, le crédit de fonctionnement additionnel de 349 751 F initialement prévu pour la prise en charge des intérêts desdits prêts devra être réduit à 172 466 F.

Il est explicité dans l'exposé des motifs que : "La distinction entre prêts remboursables et prêts conditionnellement remboursables est la suivante, selon le type d'investissement : le prêt remboursable est utilisé pour le financement des équipements de transport qui contribuent à dégager directement du chiffre d'affaires, permettant à l'entreprise d'assurer le remboursement du prêt. Quant au prêt conditionnellement remboursable, il sert à financer les investissements des installations d'infrastructures qui n'apportent pas de valeur ajoutée commerciale à l'entreprise. De manière générale, ce principe est appliqué pour le financement dans le secteur des transports publics qui fait la distinction entre l'infrastructure fixe et les équipements de transport."

  
Alain Decosterd

  
Marc Giora

Genève, le 11 novembre 2003

N.B. Le présent préavis technique est basé sur le PL et l'exposé des motifs transmis le 6 novembre 2003. La Cellule d'expertise financière n'est plus engagée en cas de modifications ultérieures à la date du présent préavis technique.

Pris connaissance le : 13.11.03

Signature du responsable financier :

